

# 航空ファン

## KOKU-FAN

ワイドカラー

WIDE COLOUR

フェアチャイルド

F-105G



☆特集☆

墜落したソ連の軍事衛星の背景と全貌  
ルポ：韓国に飛来したF-15イーグル  
世界最強のアメリカ海軍航空隊の現況

78  
APRIL

4

BUNRIN-DO JAPAN

\$3.30

## EAGLES PARTICIPATING IN "CORONET CONDOR"

## 韓国に派遣されたF-15イーグル

Eight F-15 Eagles of the 1st Tactical Fighter Wing, Langley AB, Va., landed at Osan on January 24, 1978, to participate in "Coronet Condor", a joint ROK/U.S. exercise.







F-15A after arrival.



エブロンで脚を休めるF-15A。胴体下面と主翼下面に計3個の増槽を装備している。



The two-seat F-15 has officially been called F-15B since January 1, 1978.

航空シェルターに格納されたF-15A。今回はF-15AとF-15Bが計8機派遣された。B型は複座のTF-15Bを今年の1月1日から改称したものである。







デモフライト前の整備を受けるF-15A。

F-15A in maintenance in preparation for a demonstration flight, 26 Jan.



F-15A also in maintenance.

シエルトー内で整備中のF-15A。



F-4Es of 36th TFS, 51st COMPW, stationed at Osan. They also participate in the coming ROK/US joint exercise.

このページは奥山基地に配備されている、第51混成連隊(51stCOMPW)第36戦術戦闘飛行隊(36thTFS)所属のF-4E。







# フランス空軍のミラージュF.1

MIRAGE F.1 OF FRENCH AIR FORCE

(Photos: Herve de VINCK)





Note the "Jean of Arc" 1/5 Sqdn tail marking

このページは第5ウィング第1飛行隊所属のミラージュF1C。









Note the R 550 "Magic" missile

"Ile de France" F1C landing with inert R 550  
"Magic" missiles

着陸する第5ウイング所属飛行隊所属のミラージュF1C。主翼両端にR550"マジック"ミサイルを装備している。

主翼にR550"マジック"ミサイルを装備して着陸する第5ウイング第2飛行隊所属のミラージュF1C。





# US MILITARY AIRCRAFT ALBUM

Photo by Thomas E. Fudge



1977年9月 ウィットベール海軍航空基地で第1戦闘飛行隊 (VF-1) 所属のF-14によっておこされた音速突破時の衝撃波が大気中の水蒸気と組み合って白く蒸し出された瞬間のスナップ。

Whidbey Island NAS, Sept. 1977. The shock wave and vapor formation caused by an F-14 of VF-1 nearing the sound barrier.

第138電子戦攻撃飛行隊 (VAQ-138) 所属のEA-6B プラウラー。

EA-6B Prowler of VAQ-138. Photo: R.E. King









周 五 九 月 五 日 十 二 時 分

航 空 公 司 一 號 二 號 三 號 四 號 五 號 六 號 七 號 八 號 九 號 十 號 十一 號 十二 號

航 空 公 司 一 號 二 號 三 號 四 號 五 號 六 號 七 號 八 號 九 號 十 號 十一 號 十二 號





第20戦術飛行隊 VF 201 所属のF 4N

F 4N of VF 201 Photo Peter Greve



第12戦術飛行隊 VF 121 所属のF 4J

F 4J of VF 121 Photo R.P. Lutz Jr



F 111D of 522nd TFS, 27th TFW (Photo R.E. King)





Photo Peter Creswell

## 民間ナンバーを付けた“カナデア・セイバー”

カナデア・セイバーは、民間用として登録されたカナデア・セイバーの機体。機体には「Bessy」という名前と「N74170」という民間登録番号が記されている。

この機体は、カナデア・セイバーの民間用バージョンであり、カナデア・セイバーの民間用バージョンとして登録されている。

Photo Peter Creswell



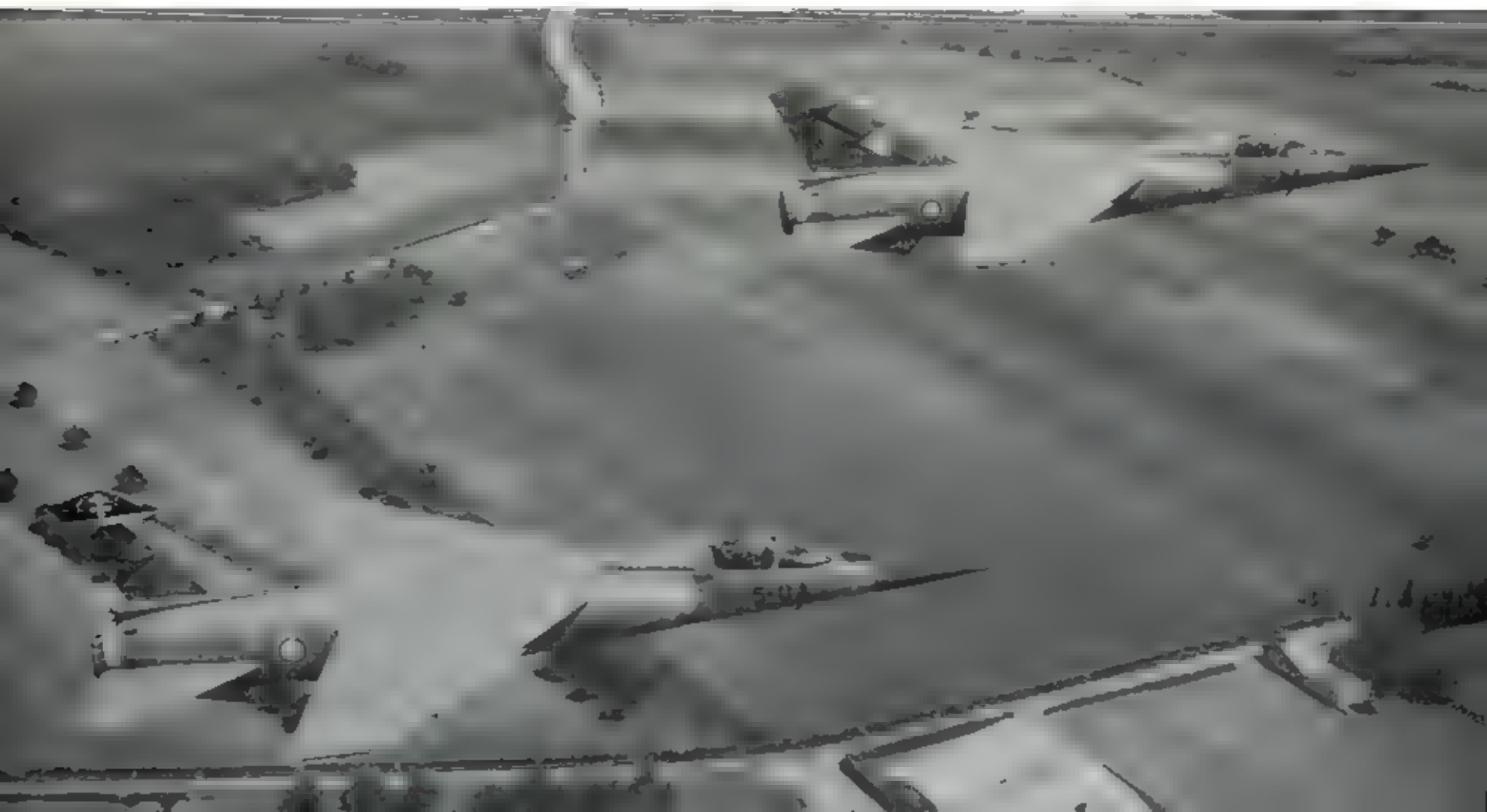


# フランス空軍のミラージュF.1戦闘機

## MIRAGE F.1 OF FRENCH AIR FORCE

F.1 is equipped with a SNECMA Ar 9K turbo engine of 5,500 hp and a Supracan 5000.

高機動飛行中の第5ウイング第1飛行隊と第5ウイング第2飛行隊所属のミラージュF.1C。第5ウイングは50機のミラージュF.1Cを装備している。







着陸する第5フライング第2飛行隊所属の三菱F-1C。胴体下の中央パイロンにマトラ530ミサイルを装備している。前脚前方の胴体下に見えるのは着陸灯。

F-1C of the 5th Flying 2nd Squadron with a Matra 130 missile in the central under fuselage pylon. Note the position of landing light under nose.

主翼端に、ストゥーブH550 マンク・ミナイルを装備して訓練飛行。前・筑5ウィング所属の  
マランユール。

Marco R550 "Manc" equipped F-1C which as was recently assigned to the  
W-5 Escadre. The manes do wear the Escadre color paint.





1975年撮影された第5飛行隊 第4期F-1初期の  
部隊マークを描いたライト コマンドを付した  
機体の写真（左）

Very rare photo taken in 1975. Shows the  
first scheme before the 5th VEN base.

1976年に行なわれた西条基地で撮影された第5飛行  
隊所属のF-1

A photo of the F-1 taken in 1976 (Open  
of the 5th Base).







フランス空軍のF-4「ファントム」の写真で  
空気を吸った後面のサテライトが装備されている。  
これは左側のみで右側には付けられていない。

Nose has a search light as on the other  
gray canals. The search light is as a  
on the port side.

Nose has search light as on using over  
auxiliary air boxes. As France also using  
NATO RESCUE CAPTAINS are in French only.





着陸進入する第5フライング旅団飛行隊所属のF-104の機体は、ルーマン基地（Rhein-Münster）に配備され、機体がある。

This F104 first belonged to the Rheims base 30th Escadre de chasse



1975年カノタ基地 CAR  
TAT 最初に到着した  
F-105

Rare photo taken 1975 when the  
first F-105 arrived on Kanata Air  
Base

One of first operational flights of  
Armstrong Air Base of wing tank  
1700 equipped F-105

陸軍航空基地で最初の運用飛行  
を行なった第5ウィングの  
F-105 主翼には 700L増槽  
を装備している







飛行前の機中チェックをするパイロットと整備員

Front view

飛行前のコックピットに座る司令官

Commander Nori and Ken Nishida  
take off with one of the new wing tank equipped  
F4U aircraft



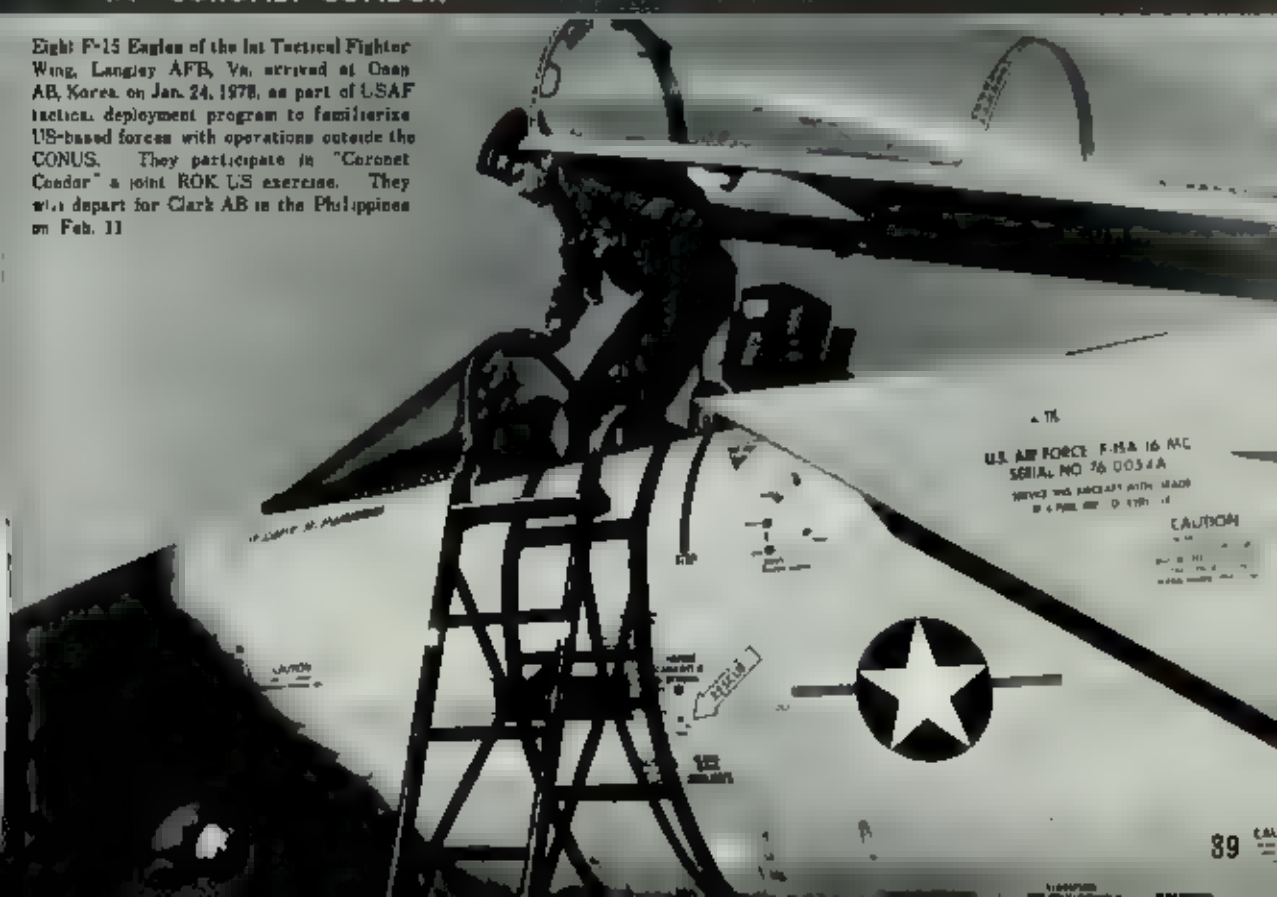
去る1月24日から2月1日まで、韓国の烏山(オーサン)基地へ、米空軍第1戦術戦闘連隊(1st TFW ラングレイ基地)所属のF-15戦闘機8機が、米空軍関係者が、の新鋭機で慣れるため、米韓合同演習に参加するため派遣された。



韓国に派遣された  
第1戦術戦闘連隊の  
F-15 EAGLES PARTICIPATING  
IN "CORONET CONDOR"

F-15イーグル

Eight F-15 Eagles of the 1st Tactical Fighter Wing, Langley AFB, Va., arrived at Osan AB, Korea, on Jan. 24, 1978, as part of USAF tactical deployment program to familiarize US-based forces with operations outside the CONUS. They participate in "Coronet Condor" a joint ROK-US exercise. They will depart for Clark AB in the Philippines on Feb. 11.





基地上空で編隊解散するF 15。  
Arrival Formation breaks over Oahu AB.

第1戦術戦闘連隊のエンブレム。  
at TFW emblem.

バージニア州ラングレイ基地からハワイを経由した総飛行時間20時間  
の長旅を終えて黒山基地 着陸したF 15A。



They took 9.5 hours from Langley to Hawaii,  
10.5 hours from Hawaii to Oahu. A 24 hours' crew rest at Hawaii.







着陸後エプロンに向けタキシングするB-15A。胴体下と主翼下に800  
ガロン増槽を装備して、ハワイからは途中4回の空中給油を受けて  
飛来した。

Carrying three "bags" 800 Gal auxiliary tank they had four times to  
air-refueling on the way from Hawaii.





ジェルターに格納されたF-15A。At shelter



エプロンに並ぶF-15。手前の機体はF-15B  
で空軍では今年1月1日から複座のTF-15  
AをF-15Bと改称している。

F-15B. From Jan. 1 1975, the two-seat F-15  
has officially been called F-15B.



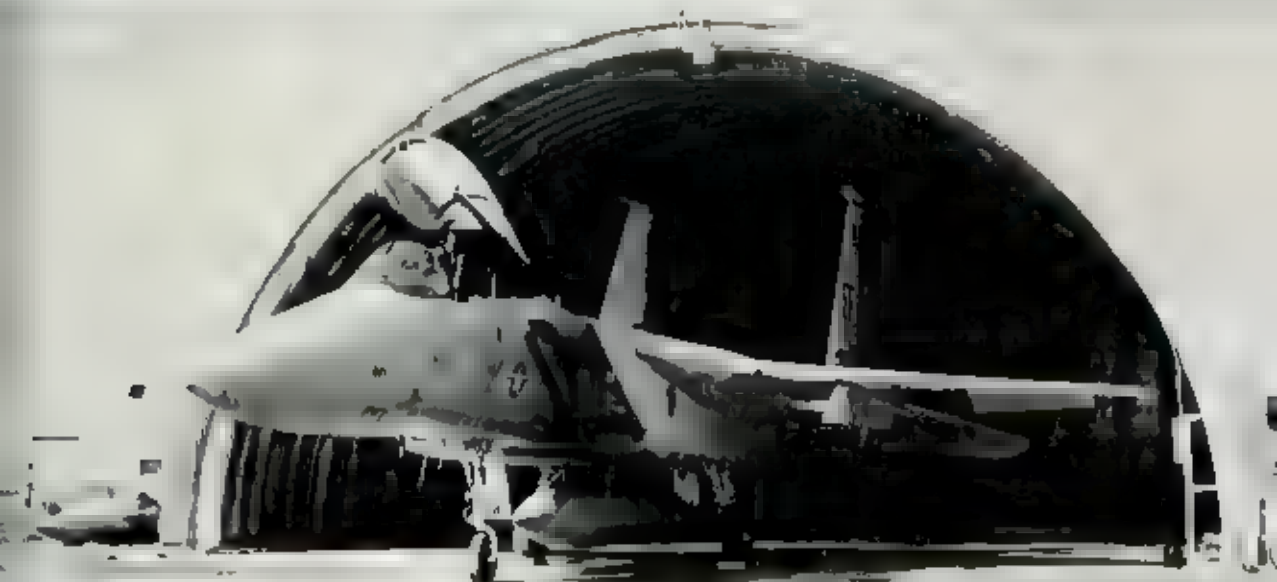
デモフライト前の各部の点検を受けるF-15A。

FF

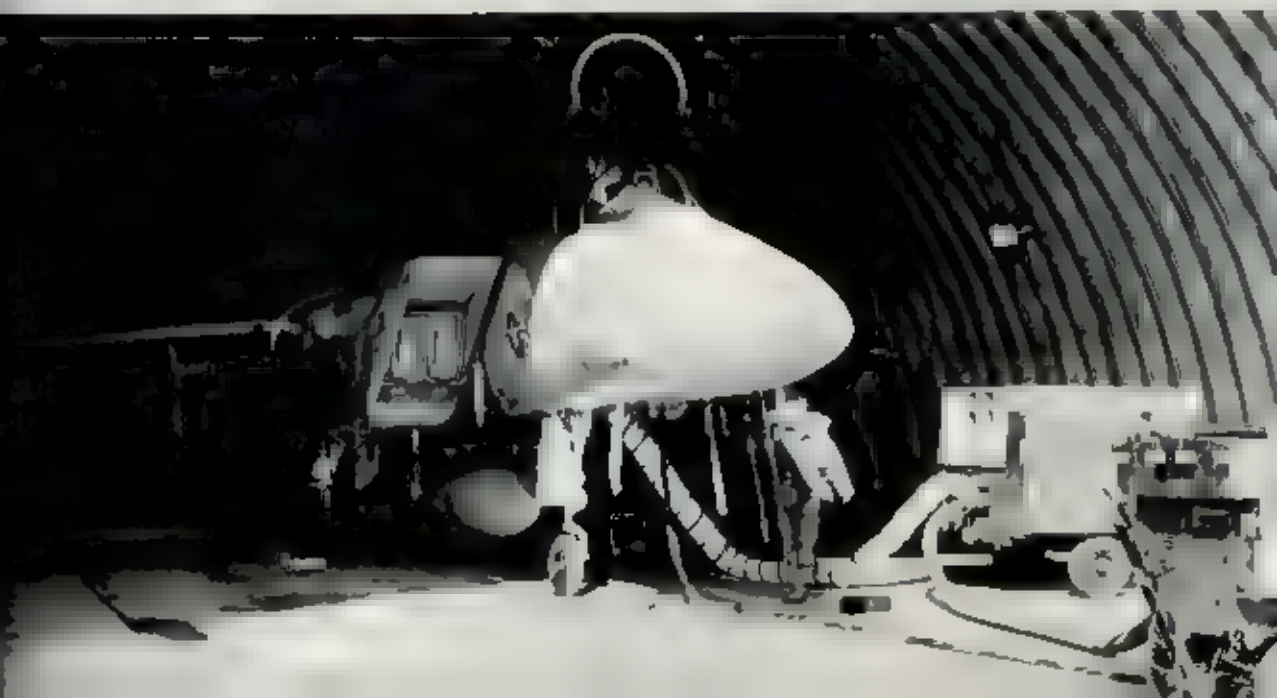
AF 056



F-15A in maintenance, maintenance in conformance with the Short-term deployment program.



中と下はシェルダー内で翼を休めるF-15A。  
F-15A in shelter



# 航空自衛隊松島基地の T-2練習機



松島基地にある第21飛行隊は唯一のT-2の専衛部隊であり、第1・3・6・7号機を除く44号機までの44機全部がこの飛行隊に配属されている。このうち24号機までは無武装の前期生産型、25号機からはバルカン砲装備の後期型で、飛行訓練は前期型、空対空射撃主体の訓練には後期型が使用されている。

Now, a total of 44 T-2s are being assigned to the 21st Squadron, Matsushima AB. For flight training, they use the early version No.5-24 which has no armament. For air-to-air combat training, they use the later version No.25-46 equipped with Vulcans.

## T-2 SUPERSONIC JET TRAINER AT JASDF MATSUSHIMA BASE (Photos by Y. Todo)

このページ上は砲弾着弾する後期型のT-2。  
下はエブロンでエンジン始動する後期型。







編隊着陸する後期型。  
Later version in formation landing.

着陸後ドラッグシュートを切り離し、エプロンに向けてタキシング中の後期型T-2。



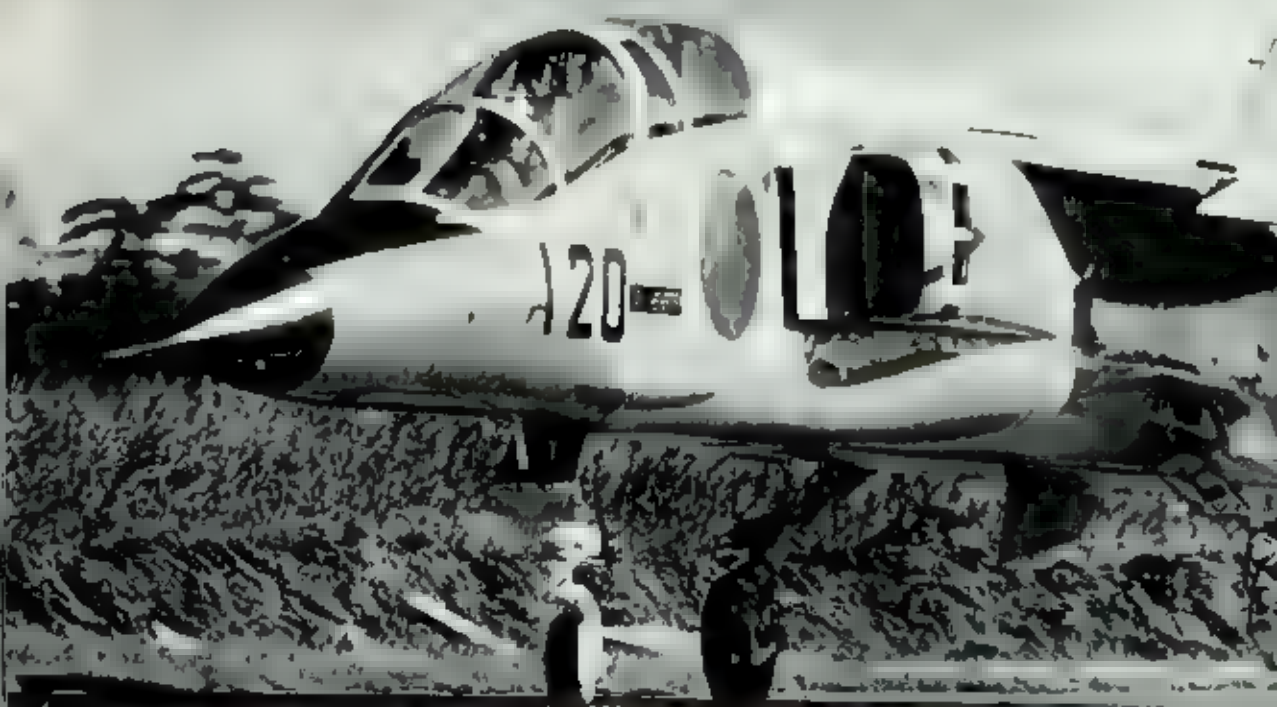
訓練飛行に出発前、コクピットで最終チェックをするパイロット。  
Pre-flight check

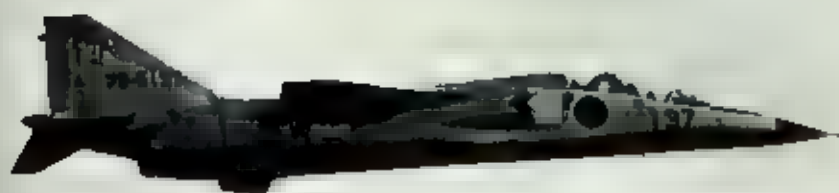




筒主翼下面・2.75インチ×18発を搭載できるLAU-3A  
ロケット弾ポットを装備して増強するT-28生産最終号機。

The last production model T-28 capable of carrying  
nineteen 2.75 inch LAU-3A rockets.





訓練飛行に向う瀬海離陸するT-2後期型。  
Later version.

訓練飛行を終えドラッグシュートを引いて離陸したT-2前期型。前期型は機首の一部と垂直尾翼をオレンジ色に塗られている。  
Early version T-2 landing with help of a dragchute.  
yellow paint on the nose and tail.

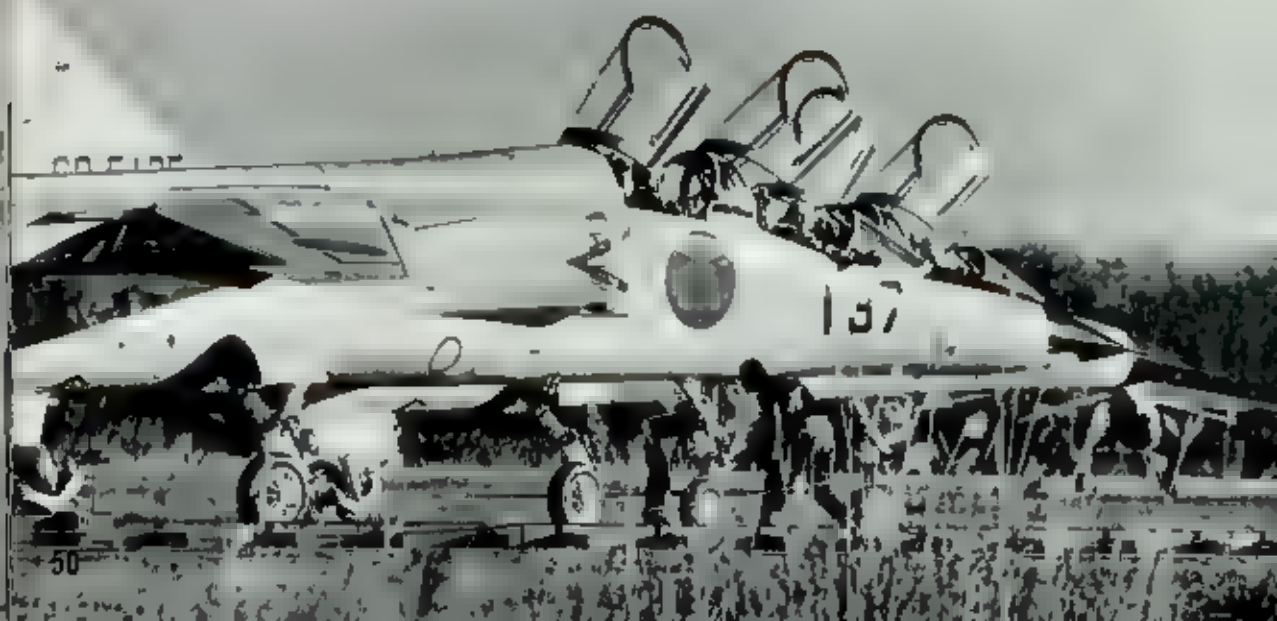




主脚収容部扉を開けてフライパスするT-2前期型。 Fly-pass.



タキシーウェイ端でバルカン砲の安全ピンを抜くT-2。  
The Vulcan safety pin is pulled off when the plane comes to  
the taxiway end.







△アジア、南米、中東、アフリカなどで「空と海を走る」として重宝が  
られているC-130ハーキュリーズ輸  
送機は、現在世界42カ国で運用され  
てゐる。写真は最近納入されたボリ  
ビア向けC-130H。  
△デルタ航空は「のほど、ロッキード・  
カリフォルニア社に対して長距離  
輸送機、L-1011-500型3機を発注した。  
米国の航空会社が同型機を発注した  
のはこれが初めてである。  
▽ホーク地上攻撃・練習機はフィン  
ランドから50機の発注を受けている  
が、写真は4週間の中東7カ国のデ  
モフライトに向か離陸するホーク

△ Delta Airlines put in a order with Lockheed-California for five L-1011-500 long range transports.



▽ The Hawk Ground Attack/Trainer aircraft of which 50 were recently ordered by Finland, leaves for a 4 week sales tour of seven Middle East countries.





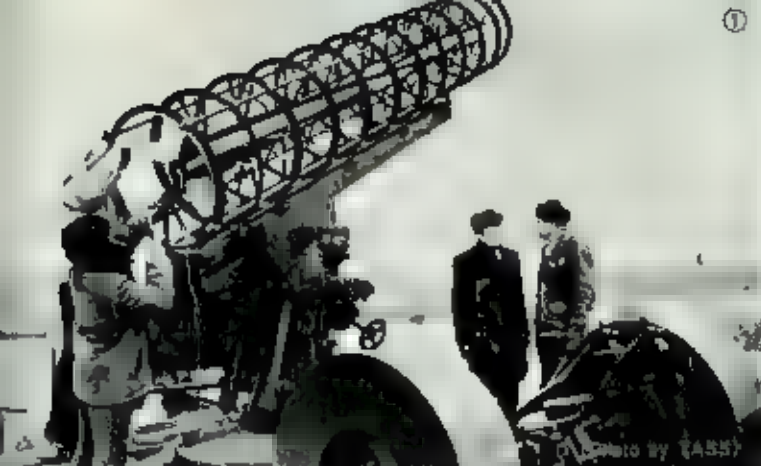
ソ連の新型ジェット輸送機An-72。An-72は昨年12月22日「初飛行」成功しており、その後飛行テストが行なわれている。同機は現在使用中のAn-25の後継機として開発されたもので、約5トンの貨物を搭載でき、不整地での運用を考えエンジンが主翼上部に装備されている。

(Photo by TASS)

Soviet jet transport An-72, the modern transport to replace An-26 now in use. This on-the-wing-placed engine plane is capable of carrying about five tons of cargo.

(Photo by TASS)





①発射準備中のソ連の気象観測用ミサイル"MMR-6"。②MMR-6気象観測用ミサイルの発射された瞬間。③打ち上げ前の地上テストをするソ連の地質調査衛星"VERTICAL-6"。④⑤高山地帯で活躍するソ連の救急用ヘリコプタ。④はMi-2、⑤はMi-4。

① Soviet meteorological missile, MMR-6 "Dart" ② Moment the MMR-6 was fired. ③ Geophysical missile "VERTICAL-6" in test ④+⑤ Soviet rescue helicopters. ④ Mi-2, ⑤ Mi-4.

Photo by TASS



(Photo by TASS)



Photo by TASS

昨年末厚木基地に飛来した米海兵隊で使用しているVC-118B、相模原市 橋本 陸。



VC-118B of US Marines, caught in a camera at Atsugi NB, 1977 (T. Hashimoto, Tokyo)

1月29日羽田空港に墜落する、カナダ国防軍のB-707-347C。同機はウェスタン航空で使っていた機体である(市、市 小坂眞治)。



Canadian Defense Force's B-707-347C, Haneda, Jan 29. This has once been used by Western Airlines. K. Kozuka, Chiba,

1月4日羽田空港に飛来した米空軍のVC-135B(市、市 小坂眞治)。  
USAF's VC-135B, Haneda, Jan 4. K. Kozuka, Chiba)







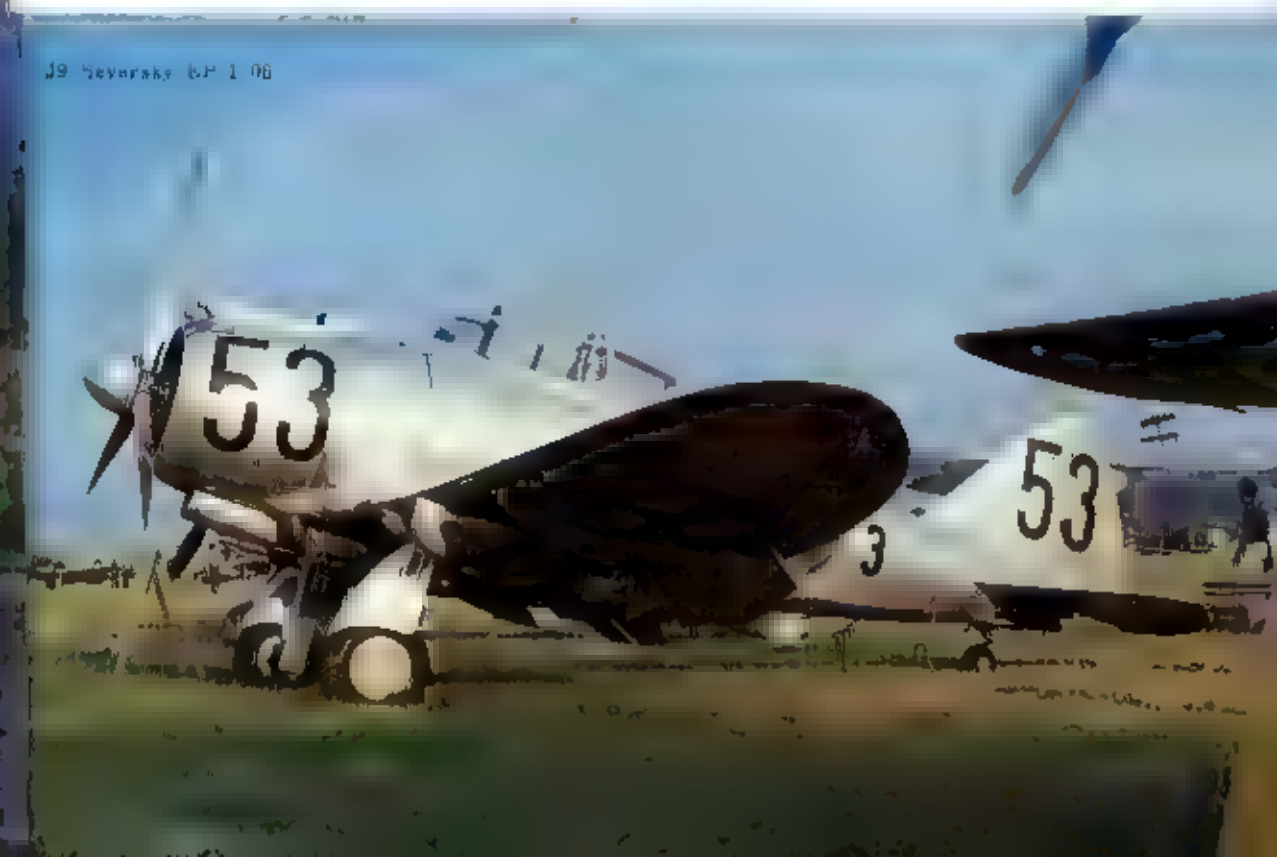
# スウェーデン空軍の翼たち ①

Photos by  
Iars Soldeus

スウェーデン空軍では、940年代、整備した軽空機の一部を現在でも良好な状態で保存している。写真上と下はスウェーデンが、939年6月、アメリカのセバスティアン・パブリック社に、20機発注したP-35。P-35の

輸出型はP-35と名づけられ、スウェーデンへは、939年中に5機が開始されたが、アメリカの武器輸出禁止令により、結局、整備されたのは60機であった。スウェーデン空軍の制式名はJ9。

J9 Seversky P-35





## スウェーデン 空軍の翼たち

写真のB6は、1939年に  
アメリカから購入した  
P-26Aの改良型で、50機が生産され、  
1940年から1944年にかけて使用された。  
写真は1939年から1940年にかけて生産された  
B6Aの改良型で、50機が生産され、  
1940年から1944年にかけて使用された。  
写真は1939年から1940年にかけて生産された  
B6Aの改良型で、50機が生産され、  
1940年から1944年にかけて使用された。







J11 Fiat CR.42

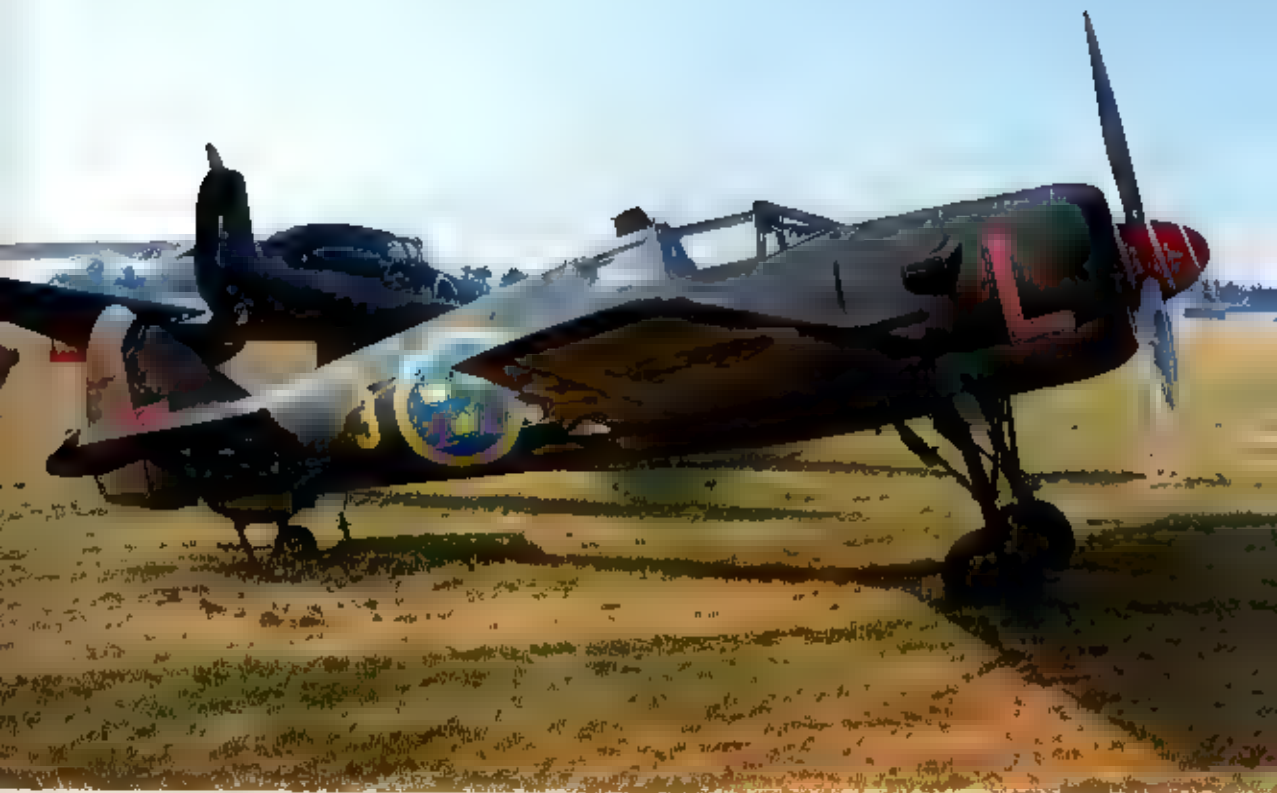
イギリス、フランス、オランダやアメリカへ発した新機が悉く、どおり、装備できなかったスウェーデンでは供給原を急ぎ、イタリアへ求め、写真上のフィアットCR.42戦闘機と写真下のレオナーネRe.2000戦闘機を購入した。CR.42は72機が装備されて、この制式名があ

たえられ、94年、発したRe.2000は、20の制式名でも、948年、うまで使われて、る。写真上のCR.42の左側は、9、その左は、26、ムスタングである。なわレオナーネRe.2000は、現存するのは世界で、これが、機のみである。

J20 Reggane 2000 The only one left in the world







J22 Swedish WW2 aircraft

写真上と下はスウェーデンの航空庁工場FFvSが94年、試作したJ22戦闘機。機体主翼は鋼管ベームで、舵面は羽布張り。主脚は後方へ引き上げて胴体へ収納する方式であった。エンジンはスウェーデンのスペル航空発動機製のP&Wノーフマブ065hpを採

用。942年から46年にかけて60機が生産された。43年から空軍の実戦部隊へ送られ、戦後のCFR42、グロスタグラニエタやJ9、F42000などの輸入機に代って952年ごろまで使われている。写真上のJ22の左側は同、く国産の試作戦闘機である推進式レシプロ機SAAB2





(52ページ本文記事参照)

あるムスタング

## “エクスカリバーIII世” 《続》

The story of a Mustang "Excalibur II" Captions by R. C. Mikesh

↑ 1949年度エクスカリバーIII世出場。P-51のN 202。前年度の塗装は全面ライトグレーの塗装であったが、このエクスカリバーIII世は1947年度と同様に全面ライトグレーの塗装で塗装されている。

↑ A rest on the Mustang Desert. N1202 poses for the camera before the 1949 Bendix Race. Once again the Mustang racers carry the standard bright red paint scheme of Paul Mantz Air Service which covers the grey paint of the previous year. A significant change is that the engine radiator is painted red.

↓ 上の写真と同じく1949年度エクスカリバーIII世のN 202。レースナンバーは1948年度と同じく60。このエクスカリバーIII世は1947年度と同様に全面ライトグレーの塗装で塗装されている。

↓ Running up for a fourth time in the Bendix Race in 1949, N 202 is sporty at the National Air Races and the end of the race at Cleveland. The race number 60 remained the same as the previous year. Herm Salmon flew this ship to come in third place.





↑ 1949年度ベンデックスのスタートライアル大会は約回まで、集って、も機の出加機は南、アール・アドモハ、へ砂漠ロスモント野胡を。セ、スタート、左から2機目がマンノ所有の Mustang。

↑ The starting line for the 1949 Bendix Race was quite different from previous years. A race track start was made from Wendover Dry Lake in the Mojave Desert in Southern California. There were six Mustangs that year. Mustangs including Mustang are in the foreground with NACA02 carrying number 60.

↓ 戦後アメリカ、エアドームのヨルは、フットボール選手、写真、1949年度、スの同、活、ス、先、ア、国、歌、唱、の、ち、メイ、ザ、星、来、旗、を、カ、ブ、れる、ノ、イ、ン、バ、ル、後、方、の、向、確、カ、イ、ル、コ、イン、である。

↓ Cleveland Airport was the finish line for the Bendix Transcontinental Air Races in the post-war years. This event was a major part of the National Air Races. The national anthem is being played in his 1944 picture as the Stars and Stripes are raised to start the National Air Races on the Labor Day.



カラーで  
見る

# エクスカリバーⅢ世



"Little Red Bird" which color scheme Captain Blair expressed satisfaction himself







スミソウアン航空博物館で、チャールズF.ブレアが1951年5月、北極越えの飛行を行った当時の塗装にして復元された。エクスカリバーIII。胴体のマークは風見鶏である。操縦席内の計器類も完全に復元された。





↑ 1927年、チャールズ・リンベークの手記。ボeing 202 機は「スティーブ」である。スティーブは同機。当時「ストリート」の「クマム」を「スティーブ」で飛ぶ。スティーブという意である。スティーブの言葉は「スティーブ」の意である。スティーブは同機でいろいろな困難を経験する。スティーブ。

↑ For a short period, N1203 carried the name "Stormy Petrel" which describes a small long range bird on the sea. It also was a herald of fortune and Bar was having many problems with the airplane. Superstition or not, the name was soon changed when hopes were ever luck with the airplane.

↓ スティーブはロンドンまで7時間48分の無着陸飛行記録を樹立して、ロンドンの空港、英を去る。エクスカーン・ロンドン帯中は「スティーブ」の「クマム」の「スティーブ」の機長。スティーブは同機、スティーブを運ぶ。

↓ Even bar had several months to wait at London's airport before his owner would return to fly it back to the United States. Pan Am, for whom Bar was a Boeing 377 Super Cruiser flight Captain, made hangar space available for Excalibur during its London stay.





↑ フレグは コントラから北極地を飛行してアメリカの  
の帰国を計画して 5 月半 休暇をとってその準備 が  
かかったフレグは、ロサンゼルス近郊のノックナレ  
通び ロールスロイス・マーリン・エンジンを買込んだ

↑ The return of Excalibur III to the United  
States via crossing the North Pole was chartered  
Barspan the took time off from Pan American  
in the latter part of May and returned to London  
to ready his ship for the flight

↓ マーリン エンジンの調整を終え、ノックナレのテ  
スト場では運転中のエクスカリバーを止め  
るのはその点検 整備を担当したロールスロイスの技師が  
ち

↓ The Merlin engine was used for its smooth  
running operation. A complete check was given to  
the engine by Rolls Royce personnel at their  
experimental flying field. As Huchnell, Engineers  
engine upon seeing wooden wedges were and  
ape that secured them in place, but left them  
unaltered due to the success they achieved





121海兵戰團攻擊飛行隊 VMF A-32 所屬機

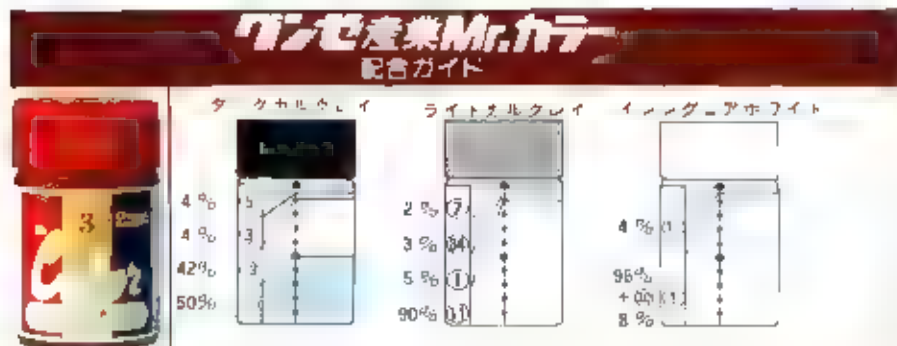

[illegible]





圖25 F-4E 駐空自衛  
隊第8航空團第304  
飛行隊所屬機



圖25 海兵戰團攻擊飛行隊 F-4E



# ガンゼ産業Mr.カラー

ハイモデリングのための塗装マニュアル



## マクダネル／ダグラスF-4ファントムII の塗装





↑ 第34海兵戦隊攻撃隊 VMFA 34 のF-4N Phantom II 飛行機

↑ 第1戦術飛行隊 VMFA 112 のF-4B Phantom II 飛行機



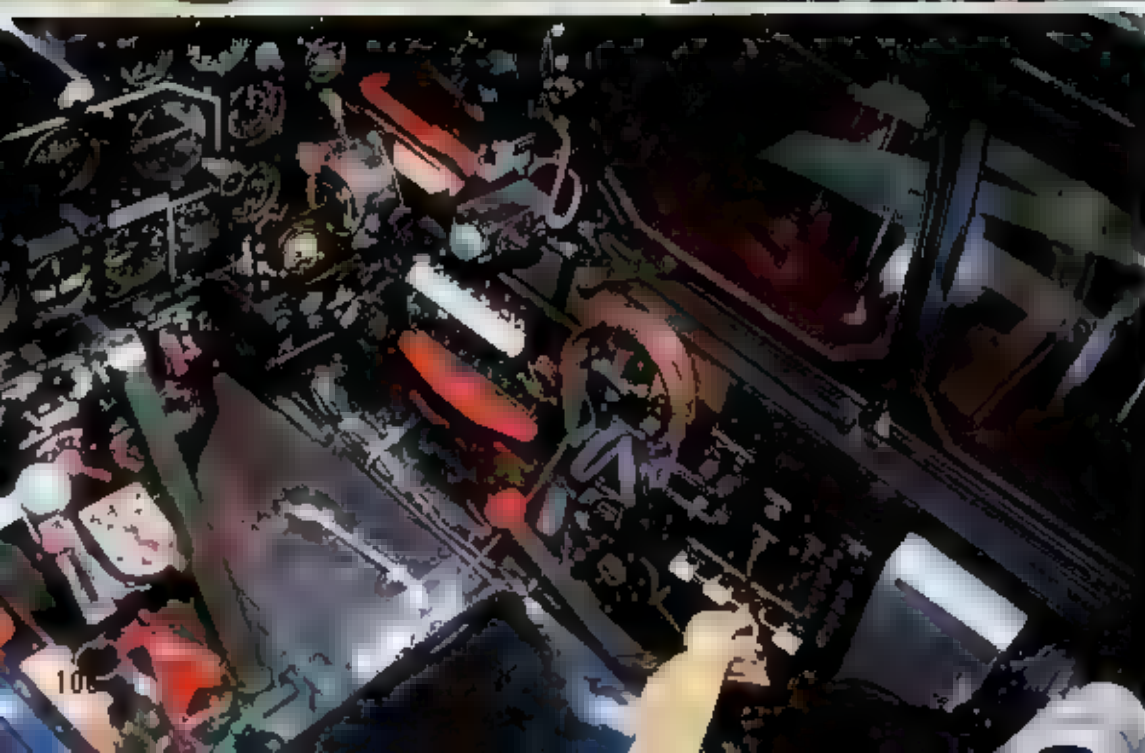
↑ 第22海兵戦隊攻撃飛行隊 VMFA 222 所属のF-4

↑ 第312海兵戦隊攻撃飛行隊 VMFA 312 所属のF-4B





スミエノ  
ン航空博物館  
で復元された  
エクスカー  
一日の乗客  
機内の乗客  
完成した  
の新品とい  
う感を通  
て実さい  
飛行して  
当時のもの  
見えるよう  
配意して造  
れたとい



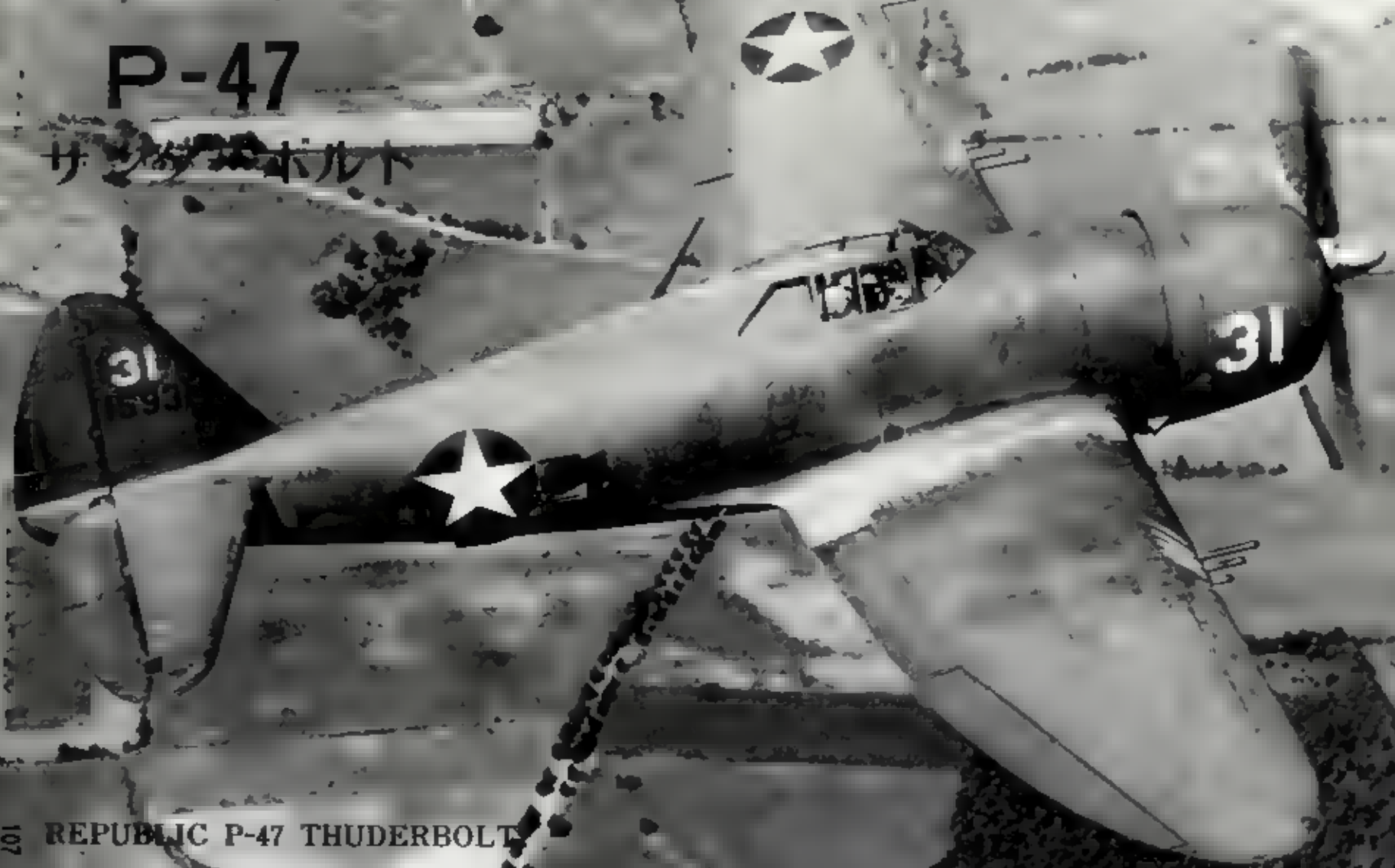
写真上段  
正面を撮影  
中段右は機  
席を側面  
の写真は右  
面である  
座席内の機  
銃は軍用  
の場合の  
口と機銃  
と 設置さ  
れてる



リパブリック・

P-47

サンダーボルト



REPUBLIC P-47 THUNDERBOLT



米空軍の第二次大戦の重量級戦闘機であるP-47サンダーボルトの珍しい写真を紹介すること、しよう。

前ページはサンダーボルトの最初の生産型であるP-47B RA (41-5931)。P-47Bの生産は1942年初め、開始され、同年秋、それは実戦部隊に与えられた。写真の機体は1942年11月に第56戦闘大隊 (56th FG) に配備され

ている。

【上】同じく欧州の第8空軍第855戦闘大隊 (855th FG) に配備されたP-47D。

【下】P-47B RAの1機であるが、この機体では通常のB型と異なり、視界改善のために、操縦席後方に透明風防網を新設しているのに注意。





【上】欧州戦線の第8空軍第78戦闘大隊 78th FGI  
の所属機であるP-47D-25 RE 第78戦闘大隊は1942年  
4月からP-47Dを装備して戦闘している。写真はB-7  
爆撃機を護衛してフランス上空を飛行中のもの。機体の  
コートの文字はMXG。

【下】同主翼下300-lb爆弾を吊してフランスの戦線

基地から出撃する第8空軍戦闘機部隊のP-47D 1942年  
から44年にかけての空軍間で、この第8 第8空軍  
の戦闘機は 国務院を同主翼下面 大きく描いていた。  
P-47Dの武装は主翼に12.7mm機銃を計5挺。爆弾搭載  
量は初期のP-47D 22では800 lb×1、後期の-25では1,0  
00 lb×2であった。





【上】第1戦術空軍(1st TAC)編入されてフランス派遣された第9空軍第371戦闘大隊(371st FG, 第404戦闘中隊, 404th FS)のP-47D 27機。第371戦闘大隊はP-47Dを装備して1944年4月からフランス海岸のトイン軍港という作戦に参加。1945年3月、最後のついに、入った連合軍の先頭として南部トインに進出して

作戦している部隊状況(DLC)受賞の戦闘機隊である。「9 FG」のコードレターを使用。敵機へのP-47Dは機首カウリング前方赤い旗を巻いて、写真は主翼下に爆弾を吊って出撃するところ。

【下】北アフリカ戦線で整備中の第12空軍のP-47D。第12空軍では7個戦闘大隊がP-47を装備して闘っている。







【上】ニキ・ギアのペロー フィールドで整備中のP-47D 第5空軍さん下の戦闘機部隊 整備された1機と思われる。向主翼下 吊してあるのは燃料 口を開いた機体を換るためのスモークジェネレーター タンクである。レザ バック操縦席のP-47Dで 敵防上端のバックミラーなど細部がよくわかる写真である。

【下】約ペロー上と同じく第1戦術空軍として東フランスに派遣された第371戦闘大隊、371st FG のP-47D。冒のエプロンでエンジンを始動 滑走路に向かってタキシングを開始したところである。主翼下には500ポンド爆弾を懸置している。



装備機で  
たどる

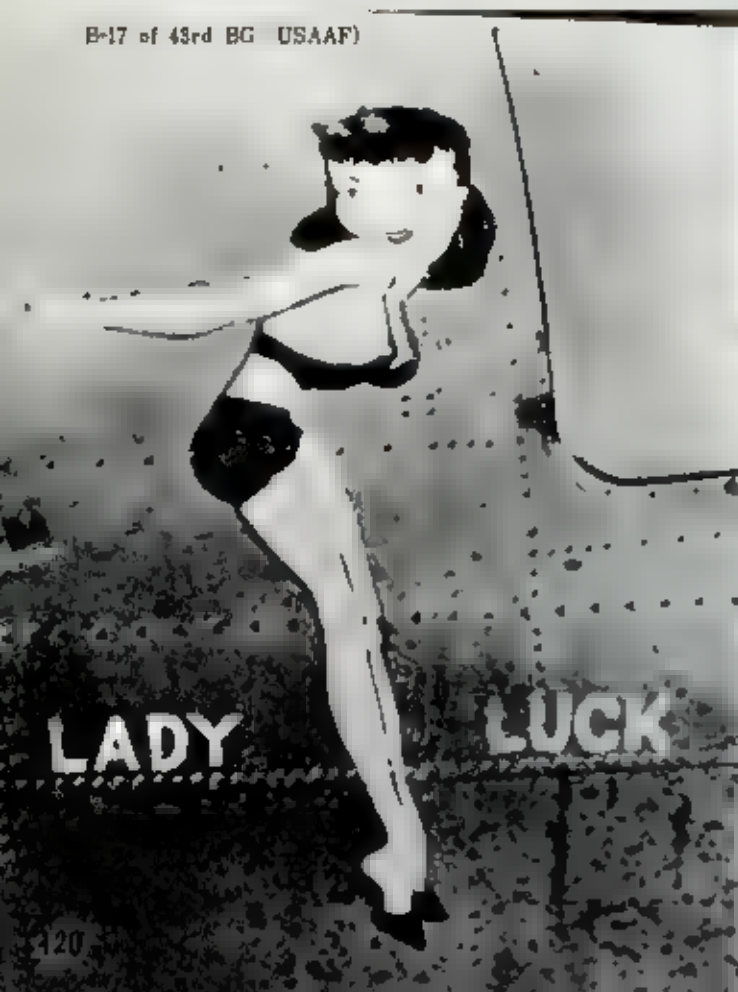
# 米第5空軍戦史 ⑩

WINGS OF 5TH AIR FORCE

A-20G Havoc of 417th BG Capt P.J. Giguere



B-17 of 43rd BG USAAF)



今回主眼場のはボックとB-17の「可憐い子」ちゃんを中しとし機体マ キング「上」第417爆撃大隊 47th BG 第874爆撃中隊、874th BG のA-20Gハボックと隊員たち「スカイランサーズ The Sky Lancers」のニックネームをもつ第417爆撃大隊は1944年3月25日から第5空軍のきん下となってA-20で戦闘に参加。第872、873、874、875の4個中隊から成り、装備機は徹直尾翼上端、それぞれ赤、黄、白、ブルーの中隊色の帯を斜めにつけていた。

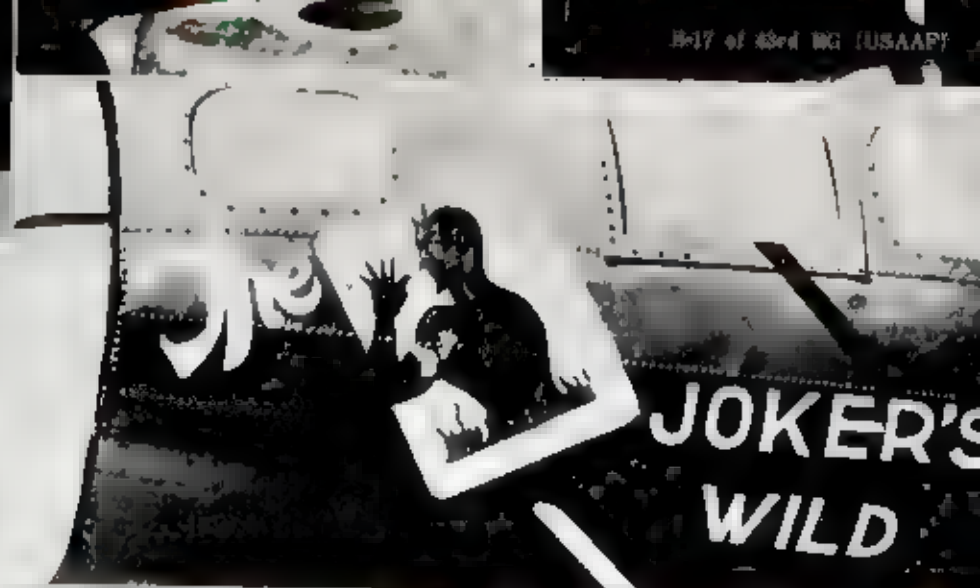


LADY

LUCK



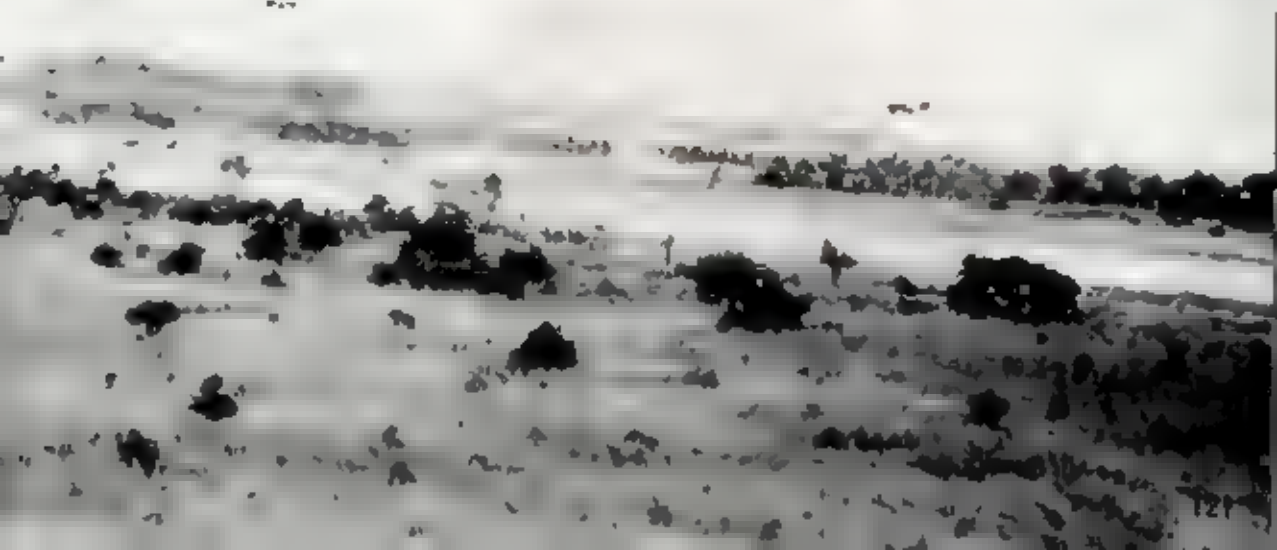
「左下 第43爆撃大隊 43rd BG のB-17E レディ・パンク」号 1943年 ニュージーランドにて「下」 第312爆撃大隊 812nd BG 所属のA-20H 1945年 月7日 フィービンのクラークフィールドを攻撃中のシーンである この日A-20Hが2度わたって同基地を襲ったが 写真はその1度の攻撃



【上・下】2機とも1943年 ニュージーランド方面に派遣されていた第43爆撃大隊 (43rd BG) のB-17。"ザ ジャーカース・ワイルド" 号 (上) と "パナマ ハンティ" 号。第43爆撃大隊は1942年8月より第3空軍の傘下となって B-17のE型とF型を装備して戦闘に参加したが、いずれも機体に写真のような個性的な派手なマークをつけていた。



A-20H Havocs of 312th BG attack on Clark Field, 7 Jan 1945 T.H.Jones





のペシは前ペシと2枚と同じ、1943年にニューギニア戦線で撮影した第43爆撃大隊のB-29E F型各機のマーキング。同爆撃大隊は1943年の5月から9月にかけて日241ペシタに機體改定している。写真はいずれも同年8-9月の撮影と思われる。ちょうどこのころ日本軍は東ニューギニアのラエ、サラモア方面の兵力補充のため第3水雷戦隊護衛のもと、ラハウルから輸送船8隻を急派し、米空軍の連続爆撃を受けて輸送計画は挫折し、いわゆるヒスマルク海戦であり、このとき米空軍爆撃機の主力となったのが第43爆撃大隊のB-7であった。

3月1日、日本の輸送船団を発見した米軍第3方面空軍の空襲を免れて船団を護衛と同時に日本の後方交通網を閉鎖するため、ラエの日本海軍航空基地を空襲。8日間わたるヒスマルク海戦が展開する。

第43爆撃大隊のB-7は3月2日に2度、わけて日本の輸送船団（通称「輸送船1隻」）を空襲。第43爆撃大隊のB-7は第38爆撃大隊やオーストラリア空軍のB-25と協力して終日輸送船団攻撃をくり、船団計16隻のうち駆逐艦4隻をのぞく11隻を沈める戦果をあげた。







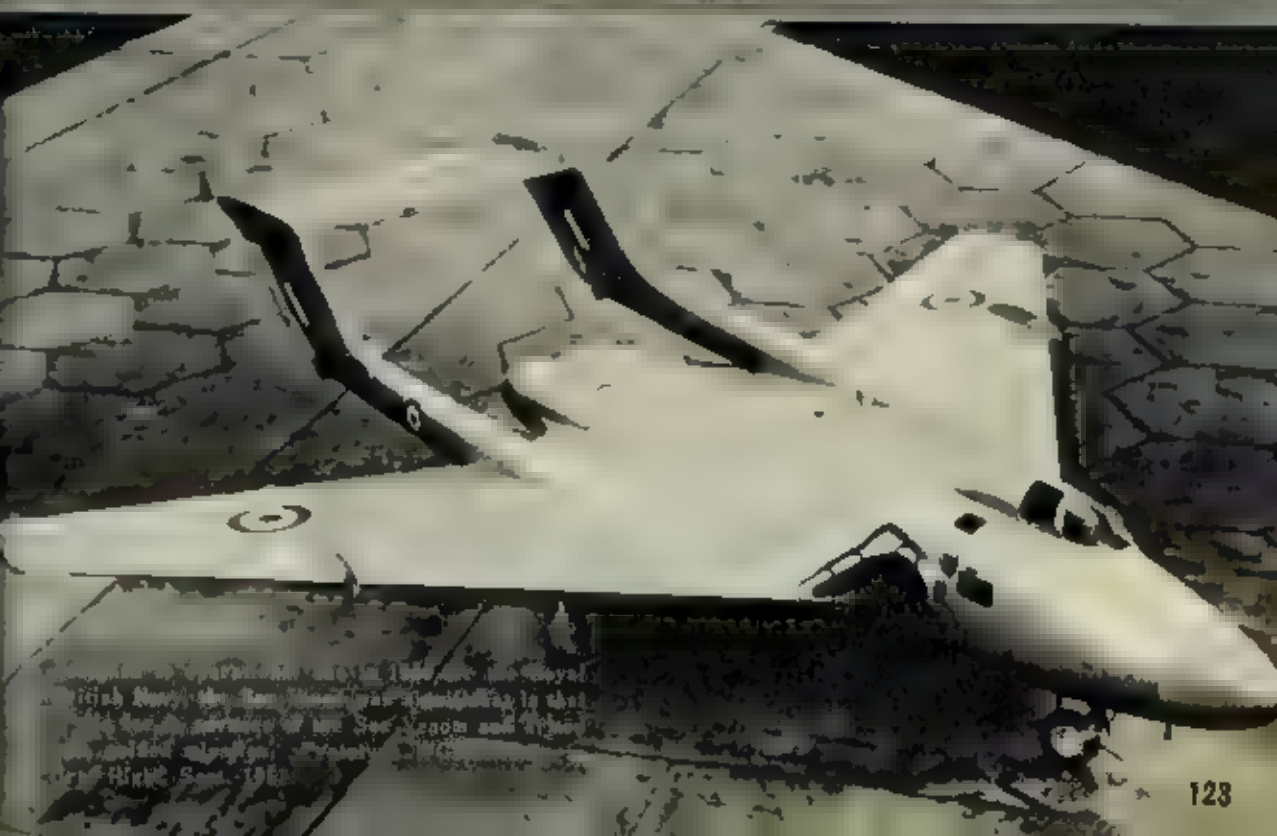
(147ページ本文記事参照)

# ジェット戦闘機の先輩たち

デハビランドD.H.110  
シービクセン

## イギリス篇 ⑮

シーベノムにつづいて1960年ころからイギリス海軍航空隊に配備された双発複座の全天候艦上戦闘機デハビランド・シービクセン。写真上と下は1961年8月20日、初飛行した原型1号機のWG236。







XJ474, first mass production plane, WG236

prototype No.1 plane



右ページ上は  
F(AW)1の  
量産3号機であ  
るXJ476。そ  
の下はXJ524  
機で、のちにF  
(AW)2に改  
造されている。  
上の機体の翼下  
はロケット弾ラ  
ンチャー。

このページのトッ  
プは F(AW)1の  
量産1号機であるX  
J474。上は後方か  
ら見た原型1号機(W  
G236)。右は量産2  
号機のXJ475である。

量産型では、原型  
でまみをおびてい  
たレドーム先端がす  
んどくどがったもの  
となり、主翼が動力  
折りたたみ式となっ  
た。

開発機種のシービ  
クセルは、英海軍航  
空隊で初めての量産  
級艦載機で、陣性能も  
同時代の陸上ジェッ  
ト戦闘機にひけをと  
らなかった。



XJ476, third production model of F(AW)1, and J528 (later F(AW)2). Note the rocket launcher.



XJ475, the second production model. The two-seat, twin-engine Sea Vixen was the first heavy-class naval aircraft enough comparable to ground jet aircraft then in service.





シービクセンは最初の生産型F(AW)1が114機生産され、つづいてデハビランド・ファイアストリークAAMに代えてレッドトップAAMを積めるように改造されたF(AW)2が29機生産された。F(AW)2では燃料搭載量をふやすために、ブームが大きなものに改造されて、主翼の前方に大きく延びている。F(AW)1の67機も、のちにF(AW)2に改造された。

右の写真はそのF(AW)1からF(AW)2に改造された1機(XJ524)で、大きくなったブームがよくわかる。



XJ578, as remodified from F(AW)1 to F(AW)2. Wings were folded with auxiliary tanks remaining as they were. Note the Radtop AAM.



(F(AW)2データ)

エンジンにロールスロイス・エイボシ Mk200ターボジェット(5,100kg)×2、全幅15.54m、全長16.94m、全高3.28m、翼面積60.2m<sup>2</sup>、全備重量10,875kg、最大速度1,110km/h、上昇率3,050m/分、実用上昇限度21,792m。

The Sea Vixen was produced 114 in number in the F(AW)1 production phase; 29 in the F(AW)2 phase. Sixty-seven Sea Vixen's produced in the F(AW)1 phase were later remodified into the F(AW)2 spec. Pictured is the modified one.



写真左もF(AW)1からF(AW)2に改造された1機(XJ578)。主翼が増幅を被  
償したまま折りたたまれている。主翼の内側パイロンに装備しているのはレッドトップ A  
AM。下の写真2枚はF(AW)1(上)とF(AW)2で、同型の相違がよくわかる。

